

平成20年5月1日

新規採択事業に係る必要性等の明確化（その2） －平成19年度－

個別公共事業については、新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を実施し、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき評価書を作成、公表しているところである。

事業評価の実施にあたっては、B/Cだけでなく貨幣換算が困難な効果等を含めて総合的に評価を実施しているところであるが、さらなる事業評価の厳格な実施の一環として、事業の必要性等をより明確に示し、アカウンタビリティの向上を図るため、各事業でB/Cが相対的に低い新規採択事業については、より詳細な評価結果についても、評価書と同時に公表することとする。

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業化予定箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：下保 修

事業の概要

事業名	一般国道101号追良瀬Ⅱ期バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	青森県
起終点	自：青森県西津軽郡深浦町追良瀬 至：青森県西津軽郡深浦町広戸	延長	3.6 km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道101号は、青森県青森市を起点とし秋田県秋田市を結ぶ延長210kmの主要幹線道路であり、両県日本海沿岸部の住民生活、社会経済活動を支える唯一の路線である。</p> <p>当バイパスは追良瀬地区の隘路区間を解消し、安全で円滑な交通の確保を目的とした延長3.6kmの道路改築事業である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>当バイパスは追良瀬地区の幅員狭小、線形不良、急勾配の隘路区間を解消するとともに、法面防災点検危険箇所および特殊通行規制区間をバイパスとすることにより、安全で円滑な交通の確保および走行性を向上させ、幹線道路としての機能確保を図るものである。</p>					
全体事業費	40億円	計画交通量	4,100台/日		
<p>事業概要図</p> <p>The map shows the proposed bypass route (H20新規事業区間) starting from the existing route (供用中) at the '追良瀬Ⅰ期バイパス (H19完) 起点' (L=2.4km) and ending at the '終点' (西津軽郡深浦町広戸). The bypass route is L=3.6km. Key features include a curve with R=75, a grade of i=8%, and a width of W=5.0m. Safety points for landslides and rockfalls are marked. The route passes near '大 明道小学校' and 'おいらせ' station. A '特殊通行規制区域 (落石等)' is also indicated. The map also shows the '小広戸川' and '日本海'.</p>					

関係する地方公共団体等の意見

秋田・青森県を結ぶ国道101号は日本海に沿って走る大動脈として産業・経済や観光に必要な役割を担っているとともに沿線住民の唯一の生活路線であるが、近年、世界自然遺産「白神山地」に県内外より観光客が増え交通量が増大傾向にあるにもかかわらず、本路線は狭隘区間や危険なカーブが随所に見受けられる現状であることから、これらの早期解消について「国道101号整備促進期成同盟会」から要望を受けている。（平成18年10月23日）

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.4	総費用：35億円 （事業費：32億円 維持管理費：3.9億円）	総便益：48億円 （走行時間短縮便益：47億円 走行経費減少便益：-0.26億円 交通事故減少便益：1.3億円）	基準年 平成19年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.3 (交通量 -10%)	B/C=1.5 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.2 (事業費 +10%)	B/C=1.5 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=1.3 (事業期間 +2年間)	B/C=1.4 (事業期間 -2年間)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	—	注目すべき影響はない。 【渋滞損失時間の改善】 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】 【渋滞度曲線】 【その他の特徴】		
		事故対策	—	注目すべき影響はない。 【死傷事故率】 (死傷事故率比 (県内平均比)) (事故率曲線における位置：) 【その他の特徴】 ※データは県内平均・全国平均と比較すること		
	社会全体への影響	歩行空間	○	現道は通学路であるにもかかわらず歩道未整備であり、バイパスへの通過交通転換により、現道を利用する歩行者の安全が確保される。		
		住民生活	○	深浦町から津軽地方生活圏中心都市である五所川原市までのアクセスが向上する。（深浦町～五所川原市 81分⇒78分）		
		地域経済	○	深浦町の主産品であるトマトの出荷時間短縮および荷傷み被害が改善される。（深浦町野菜集出荷施設→東北縦貫道浪岡IC 96分⇒93分）		
		災害	◎	防災危険箇所に対する代替道路確保（現道には、防災点検要対策箇所が集中しており、この区間を回避するバイパスとなる・・・要対策箇所6箇所→0箇所）		
環境	—	注目すべき影響はない。				
地域社会	○	主要な観光地等へのアクセス向上 世界遺産「白神山地」（入込数88万人）、津軽国定公園（入込数122万人）へのアクセス向上				
事業実施環境	○	国道101号のうち青森県五所川原市～秋田県能代市までは「西津軽能代沿岸道路」として、地域高規格道路の候補路線となっている。				

採択の理由

費用便益比が、1.4と便益が費用を上回っていることから事業採択の前提条件が確認できる。また、線形隘路区間の改善により、災害危険箇所の回避、救急医療施設への搬送など改善が見込まれ、幹線道路としての機能が確保できる当該事業の整備の必要性・社会全体への効果は高いと判断できる。以上より、本事業を採択した。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：下保 修

事業の概要

事業名	一般国道125号 古河拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	茨城県
起終点	起点：茨城県古河市西牛谷 終点：茨城県古河市三杉町	延長	1.4km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道125号は、千葉県香取市を起点とし、茨城県南・県西の主要都市である土浦市、つくば市、下妻市、古河市を経て、埼玉県熊谷市に至る主要幹線道路である。古河拡幅は、国道4号三杉町交差点を先頭とした交通混雑の緩和と、沿道における歩行者・自転車の交通安全の確保を目的とする4車線（暫定2車線）の現道拡幅およびバイパス事業。また、当該事業の拡幅区間で進められている古河駅東部土地区画整理事業と合わせた整備により沿道開発を支援する。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>沿線には工業団地や商業施設が立地して交通量が多く、かつ大型車の混入率も高いため、慢性的な渋滞が発生しており、三杉町交差点は茨城県移動性向上委員会で移動性阻害箇所に指定されている。また、この区間は死傷事故率が県内平均の5.7倍と高く、茨城県安全性向上プロジェクト委員会において交通安全要対策箇所に位置付けられている。</p> <p>これらの課題に対し、早期整備を求める地元要望も強く、事業の実施により安全で円滑な交通の確保を図るとともに、土地区画整理事業の進捗に合わせて沿道開発を支援し、地域の健全な発展に寄与するものである。</p>					
全体事業費	36億円(暫定2車線)		計画交通量	14,500台/日(暫定2車線)	
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

古河市が古河拡幅の新規事業化について平成19年10月31日に国土交通省・財務省・関東地方整備局要望を行っており、また、平成17～19年度と茨城県議会への古河市の要望1位にあがるなど、地元からの要望は強い。

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている。
手続きの完了：都市計画決定済(昭和44年5月)。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.8	総費用：27億円 （事業費：26億円 維持管理費：1.0億円）	総便益：48億円 （走行時間短縮便益：39億円 走行経費減少便益：8.7億円 交通事故減少便益：1.2億円）	基準年 平成19年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.6~2.0 （交通量14,500台±10%）	B/C=	（交通量 %）
		事業費変動	B/C=1.6~2.0 （事業費36億円±10%）	B/C=	（事業費 %）
		事業期間変動	B/C=1.7~1.9 （事業期間8年±2年）	B/C=	（事業期間 %）
事業の影響	評価項目	評価	根拠		
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策		<p>【1年あたり渋滞損失時間】 約18万人時間/年の削減 （整備前57.1万人・時間/年 整備後38.9万人・時間/年）</p>	
		事故対策		<p>【死傷事故率】 死傷事故率比が県内平均の約5.7倍 242.9件/億台km、イエローゾーン箇所の解消 事故率曲線における位置：県内2割区間</p>	
	社会全体への影響	歩行空間		<p>【歩行者の安全性の向上】国道125号の現道には歩道未設置の区間があり、大型車の通行も多いため、整備により歩行者・自転車の安全が確保される。</p>	
		住民生活		<p>【バス路線の利便性の向上】茨城急行バス</p>	
		地域経済		<p>【農林水産品の流通の利便性が向上】 カボチャ・キャベツ 古河市 首都圏</p>	
		災害		<p>異常気象時における道路通行規制(西牛谷地内・大橋)。特殊通行規制区間として平成6年度指定。パトロールにより危険が予想される場合に規制。</p>	
		環境		<p>【CO2排出削減量】5,646t/年 【NO2排出削減】9.9t/年(7割削減)</p>	
地域社会		<p>【日常活動圏の中心都市へのアクセス向上】 古河市中心部、JR古河駅等へのアクセス向上</p>			
事業実施環境		-			

採択の理由

費用対便益比が1.8と便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該区間を整備することで交通渋滞の緩和や歩行者通行の安全性の確保等が図られ、その整備効果は高いものと判断される。
以上より、本事業を採択した。

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：下保 修

事業の概要

事業名	一般国道152号 小道木バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	長野県
起終点	自：長野県飯田市南信濃小道木 至：長野県飯田市南信濃押出	延長	1.7km		
事業概要	<p>一般国道152号は、長野県上田市を起点とし静岡県浜松市に至る延長約255kmの幹線道路である。小道木バイパスは、小道木地域の隘路及び幅員狭小区間の解消を目的とした飯田市小道木の延長1.7kmの2車線道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>長野県上田市と静岡県浜松市を結ぶ国道152号は、三遠南信自動車道「矢筈トンネル」に接続し、遠山谷と呼ばれるこの地域の生活道路であると同時に、飯伊地域から静岡県西部へ直結する唯一の幹線道路である。しかし、V字谷の山腹を走る現道は、幅員が狭小でカーブが連続し、車両のすれ違いすら困難な状況にある。</p>				
全体事業費	5.4億円	計画交通量	3,400台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
 平成18年11月 国道152号改良促進期成同盟会より早期改良の要望あり。
 平成18年6月 長野県南部国道連絡会より早期改良の要望あり。

事業採択の前提条件
 便益が費用を上回っている。
 円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.6	総費用：4.7億円 （事業費：4.5億円 維持管理費：1.7億円）	総便益：7.6億円 （走行時間短縮便益：7.6億円 走行経費減少便益：0.60億円 交通事故減少便益：0.00億円）	基準年 平成19年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)		
		事業費変動	B/C= (事業費 %)	B/C= (事業費 %)		
		事業期間変動	B/C= (事業期間 %)	B/C= (事業期間 %)		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	-	【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】 5,000人時間/年km		
		事故対策	-	【死傷事故率】 16.1件/億台km（死傷事故率比（県内平均比）69件/億台km）		
		歩行空間	-			
	社会全体への影響	住民生活		県境域に生活する住民の重要な生活道路であり、その整備が強く望まれている。		
		地域経済		長野県と静岡県を結ぶ重要な幹線道路として、飯田下伊那地域、天龍村の観光・産業振興を支援する。		
災害			先線にある集落の避難路となり、災害時の孤立化を防ぐ。			
環境			地上構造物は極力避け緑化を図るとともに、周辺環境との調和を図る。			
	地域社会		三遠南信自動車道県境トンネル整備と合わせ広域ネットワークを概ね形成し、両県を跨いだ交流を活発化する。			
事業実施環境			県境を結ぶ三遠南信自動車道県境トンネル工事が平成21年度より着手予定のため、実施に向けた地元の気運が高まっている。			

採択の理由

費用便益が1.6と、便益が費用を上回っており事業採択の前提条件が確認できる。また、三遠南信自動車道「青崩峠道路県境区間」が着手予定であり、連携して整備することにより地域連携の効果が大きいと判断できる。以上より、本事業を採択した。

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業化箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：下保 修

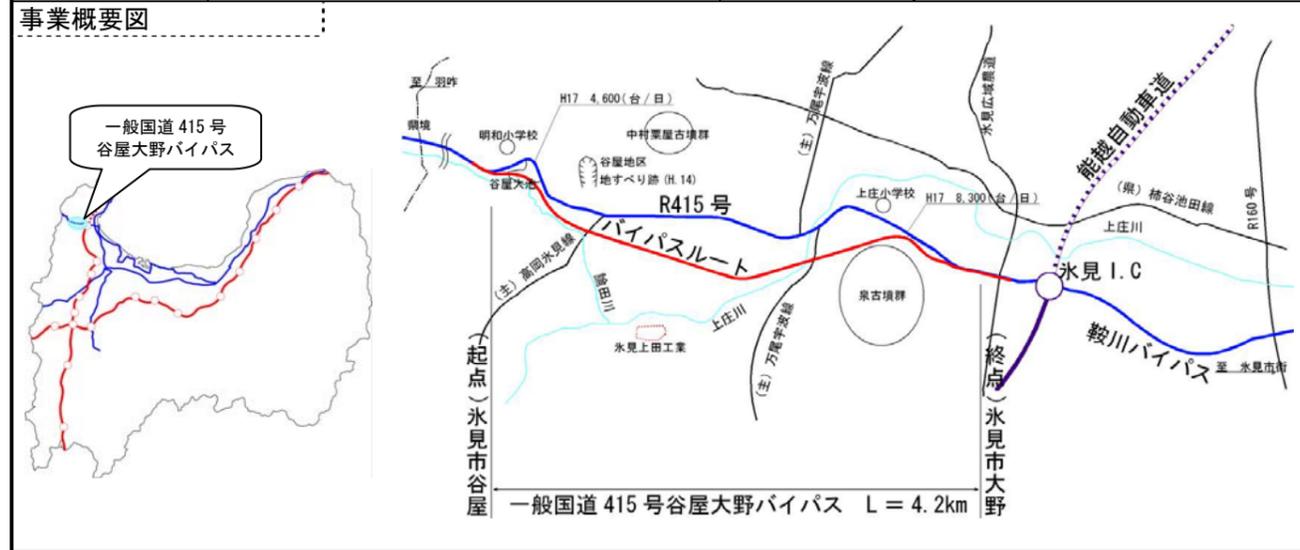
事業の概要

事業名	一般国道415号谷屋大野バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	富山県
起終点	自：富山県氷見市谷屋 至：富山県氷見市大野	延長	4.2km		

事業概要
一般国道415号は、石川県羽咋市を起点とし、富山県氷見市・高岡市・射水市を経て、富山市を終点とする総延長68kmの幹線道路である。当該道路は富山県と石川県を連絡し、物流促進や交流促進を深める重要な広域道路である。このうち、415号谷屋大野バイパスは、氷見市谷屋地内から氷見市大野地内を結ぶ延長4.2kmの2車線道路である。

事業の目的、必要性
一般国道415号谷屋大野バイパスの現道は、石川県羽咋市と氷見市を最短で結ぶ道路であり大型車の交通量が多く、狭幅員の道路では安全なすれ違いが困難な状況にある。さらに、軟弱地盤上に形成された沿線の民家は、大型車の通行によって振動・騒音を伴っている。このため、415号谷屋大野バイパス整備によって、交通の円滑化・沿線住人の安全確保を図るものである。

全体事業費：40億円 計画交通量：8,700台/日（平均交通量）



関係する地方公共団体等の意見
沿線住人および氷見市ならびに国道415号整備促進期成同盟会、国道160号及び国道415号氷見区間整備促進期成同盟会、国道415号大野谷屋区間整備促進協議会から、本区間の整備について強い要望がある。

事業採択の前提条件
費用対便益：便益が費用を上回っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.9	総費用：35億円 （事業費：31億円 維持管理費：4.3億円）	総便益：68億円 （走行時間短縮便益：68億円 走行経費減少便益：0.1億円 交通事故減少便益：-0.4億円）	基準年 平成19年
	感度分析の結果				
			交通量変動 B/C=1.7 (交通量 -10%)	B/C=2.1 (交通量 +10%)	
			事業費変動 B/C=1.8 (事業費 +10%)	B/C=2.1 (事業費 -10%)	
			事業期間変動 B/C=1.8 (事業期間 +25%)	B/C=2.0 (事業期間 -25%)	

事業の影響	評価項目	評価	根拠
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○
事故対策		○	平行する現道の事故率減少 【死傷事故率】61.2件/億台キロ(現況) 〔富山県平均：約81.3件/億台キロ(約0.8倍) 全国平均：約118.4件/億台キロ(約0.5倍)〕 【事故率曲線】富山県内センサス区間の上位3割に含まれる 【その他の特徴】富山県内国道415号中第11位の死傷事故率区間である。
歩行空間		○	現道は、沿線にある2校の小学校の通学路となっており、バイパス整備により通過交通が排除され(大型車含む)、安全な歩行空間が確保される。
社会全体への影響	住民生活	○	第三次医療施設である厚生連高岡病院までのアクセス時間が短縮され、安全で安心できる暮らしが確保される。(谷屋地区～厚生連高岡病院の所要時間30.7分→29.0分(5.5%の時間短縮))
	地域経済	○	主要な観光地である道の駅「氷見」(年間観光客入込数約600千人)までのアクセスが向上し、地域振興の促進が期待される。 氷見ICへの所要時間が短縮され、利便性が向上する。(谷屋地区～氷見ICまでの所要時間9.0分→7.2分(20.0%の時間短縮))
	災害	○	H14に発生した谷屋地すべりによって、現道が2週間程度、通行止めとなった。バイパス整備により、現道災害時でも迂回が可能となり、地域の孤立化が解消される。
	環境	○	CO2排出量の削減(氷見市内) 約107,140t-CO2/年→約107,000t-CO2/年 約140t-CO2/年削減 NO2、SPM削減により、現道の沿線環境が改善される。(NO2→89%削減、SPM→89%削減)
	地域社会	○	谷屋地区および熊無地区から、生活の中心である氷見市中心市街地までのアクセス時間が短縮され、快適な暮らしが確保できる。(谷屋地区～氷見漁港までの所要時間13.0分→11.3分)
事業実施環境		-	

採択の理由

当該事業箇所の現況渋滞損失時間及び死傷事故率は高く、渋滞対策・事故対策の面から事業実施の必要性・効果は高いと判断できる。
また、沿線小学校の通学路としての安全確保及び平成19年4月15日に開通した能越自動車道氷見ICへのアクセス向上を図るとともに、地すべり地域(平成14年に大規模地すべり発生)である谷屋地区におけるリダンダンシー確保を図るため早期完成が求められている。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：下保 修

事業の概要

事業名	一般国道385号 那珂川拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	福岡県
起終点	自：福岡県筑紫郡那珂川町大字西隈 至：福岡県筑紫郡那珂川町大字道善	延長	1.5 km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道385号は、福岡県柳川市を起点とし佐賀県神埼市、佐賀県吉野ヶ里町、那珂川町を經由して福岡市博多区へ至る延長67kmの主要な幹線国道であり、福岡都市圏と福岡県南地域とを連絡する重要な路線である。那珂川拡幅は、福岡県筑紫郡那珂川町大字西隈から同県同郡同町大字道善までの延長1.5kmの4車線拡幅事業である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>那珂川町は近年市街化が進み、人口が増加傾向のなか、本工区以北が4車線道路で整備されているため、車線数の絞り込み（ボトルネック）になっていることや、断面の容量不足による交通渋滞が発生している。そこで、4車線拡幅事業による渋滞の解消、歩行空間の確保による歩行者の安全確保を図ることを目的として整備を行うものである。</p> <p>また、平成20年春には一般国道385号起点部の有明海沿岸道路、平成22年度には終点部の福岡外環状道路の供用が予定されており、両路線をネットワーク化する役割を担う道路として、早期の整備が求められる。</p> <p>全体事業費 50億円 計画交通量 18,600台/日</p> <p>事業概要図</p>					

<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>那珂川町、地元行政区長らによる「(都)大橋那珂川線道路拡幅整備促進期成会」から、町の発展のため一般国道385号の福岡県筑紫郡那珂川町大字山田から同郡同町大字道善までの4車線化を要望されている。</p> <p>※平成17年7月22日発足</p>

<p>事業採択の前提条件</p> <p>費用を便益が上回っている。(B/C=1.6)</p> <p>地元の協力体制が整っている。</p>

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.6	総費用：45億円 （事業費：44億円 維持管理費：1.3億円）	総便益：71億円 （走行時間短縮便益：65億円 走行費用減少便益：4.4億円 交通事故減少便益：1.5億円）	基準年 平成19年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.4 (交通量 -10%)	B/C=1.7 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C=1.4 (事業費 +10%)	B/C=1.7 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=1.5 (事業期間 +20%)	B/C=1.6 (事業期間 -20%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	当該区間の整備により、渋滞損失時間の改善が見込まれる。 【渋滞損失時間の改善】 当該区間：21.0万人時間/年 (H17センサス区間No.1103) 削減量：21.0万人時間/年 (21.0万人時間/年 →0万人時間/年)		
		事故対策	○	当該区間の整備により、事故件数の減少が見込まれる。 【死傷事故率】 ・単路部：489.7件/億台キロ (現況) (福岡県平均比：8.9倍) ・交差点部：756.8件/億台キロ (現況) (福岡県平均比：6.6倍) ※ 福岡県平均 単路部：55.3件/億台キロ 交差点部：114.6件/億台キロ		
		歩行空間	◎	安全安心な歩行空間の確保 (現在、歩道がない又は狭小な区間に歩道を設置) ※新規事業化の全区間が通学路に指定		
	社会全体への影響	住民生活	○	西鉄バス 49往復/日 3次医療施設 (福岡大学病院) への輸送時間短縮 7分		
		地域経済	◎	走行性の向上により物流効率化を支援 (福岡市と有明海沿岸地域を結ぶルート)		
		災害	○	1次緊急輸送ネットワークの確保 災害時の一般国道3号の代替路線 (警固断層上にある九州の骨格幹線国道である一般国道3号のリダンダンシー)		
環境		○	CO2削減量が79t-CO2/年削減される			
	地域社会	○	主要な観光地へのアクセス向上 (グリーンピア那珂川 [年間入込客数 21,900人]、吉野ヶ里公園 [年間入込客数 468,000人]、吉野ヶ里町の温泉施設 山茶花の宿)			
事業実施環境	○	第4次那珂川町総合計画 (後期基本計画) に位置づけ有り 地元自治体の強い要望あり				

採択の理由

<ul style="list-style-type: none"> 費用便益比が【1.6】と便益が費用を上回っている。 ボトルネックによる渋滞の解消、歩行空間の確保による歩行者の安全確保が図られる。 有明海沿岸道路、福岡外環状道路をネットワーク化する役割を担う路線である。 以上より、本事業を採択した。
--

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

新規事業採択時評価結果（平成20年度 新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：下保 修

事業の概要

事業名	一般国道327号 石原バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	宮崎県
起終点	自：宮崎県東臼杵郡椎葉村大字松尾 至：宮崎県東臼杵郡椎葉村大字松尾	延長	1.7km		
<p>事業概要</p> <p>一般国道327号は宮崎県日向市を起点とし、椎葉村を經由し熊本県山都町に至る幹線道路であり、地域の産業・経済を支えるほか、緊急輸送道路としても重要な路線である。</p> <p>また、椎葉村などの中山間地域と地方生活圏中心都市である日向市を結ぶ唯一の生活道路でもあるが、連続雨量200mmの事前通行規制区間であるなど、早急な道路整備が必要な箇所である。</p> <p>当事業は幅員狭小の隘路区間を解消し、安全で円滑な交通の確保を図ると共に、異常気象時における地域の孤立化の解消を図ることを目的とした延長1.7kmの道路改良工事である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>本路線は、宮崎県北地域と熊本県を結び、広域的産業活動を支える幹線道路であるとともに、椎葉村と日向市を結ぶ唯一の道路であり、地域住民の生活を支える道路でもある。石原バイパスは、線形不良・幅員狭小による隘路区間を解消して、救命医療など沿道地域の生活と福祉の支援を目的とする。特に、台風等の異常気象時に発生している集落の孤立を解消して、道路沿線居住者に安全で安心な生活環境を提供することが急務となっている。</p>					
全体事業費	40億円	計画交通量	1,300台/日		
<p>事業概要図</p>					

関係する地方公共団体等の意見

地元の椎葉村では、「第4次椎葉村長期総合計画」で国道327号を椎葉村の産業と暮らしを支える基盤としての重要路線と位置づけている。しかしながら、依然として未整備箇所が多く災害も発生していることから、交通に支障が生じており、安全で円滑な交通を確保をするためにも、本路線の整備が強く望まれている。

当該区間について、椎葉村や改良促進期成同盟会等からも事業化が最も望まれており陳情・要望活動が頻繁に行われている。

事業採択の前提条件

費用対効果： 便益が費用を上回っている。
手続き等： 宮崎県公共事業評価委員会で新規事業の承認済みである。（平成19年5月14日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.3	総費用：34億円 事業費：33億円 維持管理費：1.3億円	総便益：45億円 走行時間短縮便益：44億円 走行費用減少便益：0.94億円 交通事故減少便益：0.00億円	基準年 平成19年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.2 (交通量 -10%)	B/C=1.4 (交通量 +10%)	
		事業費変動	B/C=1.4 (事業費 -10%)	B/C=1.2 (事業費 +10%)	
	事業期間変動	B/C=1.1 (事業期間 +20%)	B/C=1.4 (事業期間 -20%)		
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	-	【渋滞損失時間の改善】 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】 2.092（千人時間/年・km） 【渋滞度曲線】 379件中180位	
		事故対策	-	【死傷事故率】 0（件/億台・km） （死傷事故比率 0（県内平均比 1.07））	
	歩行空間	-	注目すべき影響はない		
	社会全体への影響	住民生活	○	宮崎交通のバス路線（4便/日） 救急医療施設へのアクセス向上 2次医療（日向救急病院）3次医療（県立延岡病院）への搬送時間短縮：約6分	
		地域経済	-	注目すべき影響はない	
		災害	○	常気象時時の集落孤立の解消 （平成16年度 76日間の交通途絶：主に台風16号による異常気象） （平成17年度 104日間の交通途絶：主に台風14号による異常気象） 緊急輸送道路の機能確保（防災点検要対策箇所2箇所の解消）	
環境		○	CO2排出量が0.9千t-CO2/年削減される		
	地域社会	○	主要な観光地へのアクセス向上 （主要な観光地である鶴富屋敷他[年間入込客数約13万人]と八村杉[来客数約10万人]とのアクセスが向上する）		
事業実施環境	○	宮崎県総合長期計画において位置づけ （県内1時間構想の実現のため、[地域交通ネットワーク]の整備を推進する）			

採択の理由

- ・費用対便益が【1.3】と便益が費用を上回っている。
- ・大型車すれ違い困難箇所が解消され、宮崎県と熊本県の広域ネットワークが確保される。
- ・第2次緊急輸送道路の機能確保により、沿線集落の孤立解消や救急医療施設へのアクセスが向上され、その整備効果は高いと判断される。
- ・以上より、本事業を採択した。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業化箇所）

担当課：関東地方整備局 地域道路課
担当課長名：田村 俊彦

事業の概要

事業名	一般県道 川原畑大戸線 湖面1号橋工区	事業区分	地方道	事業主体	群馬県
起終点	自：群馬県吾妻郡長野原町大字川原畑 至：群馬県吾妻郡長野原町大字川原湯	延長	1.3 km		
<p>事業概要</p> <p>一般県道川原畑大戸線湖面1号橋工区は、平成27年度完成予定であるハッ場ダム建設事業に伴い水没する川原畑地区と川原湯地区の移転代替地を結ぶ幹線道路であり、延長1.3kmの2車線道路である。</p>					
<p>事業の目的、必要性</p> <p>本路線は、平成27年度完成予定であるハッ場ダム建設事業に伴い水没する川原畑地区と川原湯地区の移転代替地を結ぶ道路であり、水源地域住民の交通の利便性を確保することにより、代替地での生活再建を支援するものである。</p> <p>また、新川原湯温泉、吾妻溪谷、ダムサイト等の観光地を結ぶことにより、一体的な観光拠点が形成され、観光を中心とした地域振興を支援するものである。</p>					
全体事業費	5.1億円	計画交通量	1,900台/日		
<p>事業概要図</p> 					

関係する地方公共団体等の意見

平成2年12月に群馬県と建設省ハッ場ダム工事事務所（当時）が作成した「地域居住計画」において、地区間連絡道路と位置づけられており、平成4年7月に町・県・国の3者で締結した「ハッ場ダム建設事業に係る基本協定書」において、「地域居住計画の内容について、町・県・国は、地元関係者と十分協議調整のうえ、誠意をもって実施するものとする。」としている。

事業採択の前提条件

便益が費用を上回っている。
円滑な事業執行環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.7	総費用：5.5億円 （事業費：4.5億円 維持管理費：0.95億円）	総便益：9.3億円 （走行時間短縮便益：9.1億円 走行費用減少便益：0.13億円 交通事故減少便益：0.00億円）	基準年 平成19年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= (交通量 %)	B/C= (交通量 %)	
		事業費変動	B/C= (事業費 %)	B/C= (事業費 %)	
		事業期間変動	B/C= (事業期間 %)	B/C= (事業期間 %)	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策	—	【渋滞損失時間の改善】 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】 【渋滞度曲線】 【その他の特徴】 ※データは県内平均・全国平均と比較すること	
	事故対策	—	【死傷事故率】 (死傷事故率比（県内平均比）) (事故率曲線における位置：) 【その他の特徴】 ※データは県内平均・全国平均と比較すること		
	歩行空間	○	歩行者の安全性の確保 (幅員3.0mの歩道が両側に設置されている)		
	社会全体への影響	住民生活	◎	ハッ場ダムにより水没する川原畑地区と川原湯地区の移転代替地を結ぶ道路であり、ダム事業による住民生活への影響を軽減し、生活再建を図るために必要な道路である。	
		地域経済	◎	新川原湯温泉、吾妻溪谷、ダムサイト等を結ぶことにより、一体的な観光拠点が形成され、観光を中心とした地域振興を支援する観光振興に寄与する。	
災害		—			
環境		—			
	地域社会	○	ハッ場ダムにより水没する川原畑地区と川原湯地区の移転代替地を結ぶ幹線道路であり、地域コミュニティの維持・形成に寄与する。		
事業実施環境		○	水源地域対策特別措置法に位置づけられている。		

採択の理由

当該事業は、ハッ場ダム事業に伴い水没する川原畑地区と川原湯地区の移転代替地を結び、代替地での生活再建を支援するために重要な道路であり、事業実施の必要性が高いと判断できる。

以上により本事業を採択した。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

新規事業採択時評価結果（平成20年度 新規事業化箇所）

事業の概要

事業名	都市計画道路 西滝新城線 (石江)	事業区分	街路	事業主体	青森県				
起終点	青森市大字石江から 青森市大字石江まで	延長	1.4 km						
<p>事業概要</p> <p>都市計画道路西滝新城線は、青森市の中心市街地と市西部地域を結ぶ唯一の幹線道路である。当該路線沿線は、近年で最も住宅開発が進展している地域であり、交通量の増加が著しく慢性的な交通渋滞が生じている。また、沿線には、小中学校・高等学校等の文教施設が点在し主要な通学路となっているが、現道の歩道は1mと狭小であり、特に冬期の降雪期には通行車両との接触事故が懸念されている。</p> <p>更に、当該路線は青森市の将来都市像として掲げている「コンパクトシティ」実現のために計画されている「都市圏交通円滑化総合計画」において、公共交通機関利用促進のための支援路線として位置付けられている重要な一路線である。</p> <p>事業の目的、必要性</p> <p>当該事業は、平成22年開業予定の東北新幹線新青森駅へのアクセス道路であるとともに市の主要なバス路線であることから、平成20年度策定予定の「青森市総合交通戦略」において公共交通機関支援事業の1事業として位置付けを予定している市の重点整備路線である。</p> <p>当該事業の整備は、都市内交通の円滑化はもとより、広幅員歩道整備による歩行者・自転車等を含めた交通安全の確保、そして東北新幹線新青森駅等主要交通拠点へのアクセス強化等により、市民生活・経済・観光等の様々な方面での効果が期待されている。</p> <p>全体事業費： 30億円 計画交通量： 17,300台/日</p> <p>事業概要図</p> <p>凡例</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>供用中</td> </tr> <tr> <td></td> <td>平成20年度新規事業化</td> </tr> </table>							供用中		平成20年度新規事業化
	供用中								
	平成20年度新規事業化								

関係する地方公共団体等の意見

新青森駅周辺の都市機能強化に欠かせない事業であり、青森市から県が早期整備の要望(平成19年7月23日)を受けている。

事業採択の前提条件

費用対便益： 便益が費用を上回っている
 手続きの完了： H19.11.30都市計画変更決定済み
 円滑な事業執行の環境が整っている

事業評価結果

担当課：都市・地域整備局 街路課
 担当課長名：松谷 春敏

費用対便益	B/C	1.4	総費用： 24億円 （事業費： 23億円 維持管理費： 0.80億円）	総便益： 33億円 （走行時間短縮便益： 32億円 走行経費減少便益： 0.93億円 交通事故減少便益： 0.03億円）	基準年 平成19年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.6 (交通量 +10%)	B/C=1.2 (交通量 -10%)		
		事業費変動	B/C=1.3 (事業費 +10%)	B/C=1.6 (事業費 -10%)		
	事業期間変動	B/C=1.5 (事業期間 2年前倒)	B/C=1.4 (事業期間 2年延期)			
事業の影響	評価項目		評価			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	○	当該路線周辺の慢性的な交通渋滞の改善される 【その他の特徴】 堆雪幅を考慮した車道拡幅、交差点での適切な右折レーンの設置、バスベイの設置等により現在の慢性的な渋滞の緩和が期待できる。		
		事故対策	○	【その他の特徴】 堆雪幅を考慮した車道拡幅、交差点での適切な右折レーンの設置、バスベイの設置等により円滑で安全な交通の確保が期待できる。		
		歩行空間	○	歩行者等の安全性向上：歩道狭小区間に幅広歩道が設置され歩行者等の安全性が向上する		
	社会全体への影響	住民生活	○	新幹線駅の利便性向上：東北新幹線新青森駅を直結するアクセス道路であり、住民生活の利便性向上が図られる 公共交通機関の利便性向上：青森市西部地区と中心市街地を連結するバス路線の強化による定時制確保、利便性向上が図られる 無電柱化の促進：地中化による都市景観の向上が図られる		
		地域経済	○	中心市街地との連携強化：現青森駅周辺の中心市街地と新幹線新駅との連携強化が図られる 関連事業の促進：青森市中心市街地活性化基本計画が促進される(平成19年2月8日認定)		
		災害	○	冬期交通の利便性向上：堆雪幅確保により冬期の交通事故低減が図られる 消火活動の支援：緊急車両等の進入隘路箇所が解消される 延焼遮断帯の確保：地中化によるライフラインの強化が図られる		
環境		○	渋滞損失時間減少によるCO2の削減が図られる			
	地域社会	○	基幹的な都市内幹線道路網の整備により、都市内交通の円滑化を図るとともに物流の効率化を支援することができる			
事業実施環境	○	「都市圏交通円滑化総合計画」において、平成20年度策定予定の「青森市総合都市交通戦略」の中で公共交通機関支援事業の1事業として位置付けを予定している。				

採択の理由

便益が費用を上回っていること、都市計画決定変更済みであることなど円滑な事業執行の環境が整っており、採択の前提条件が確認できる。また、都市内交通の円滑化や中心市街地の活性化に資するなど、道路の必要性・効果は高いと考えられる。以上より、本事業を採択した。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規着工準備箇所）

担当課：都市・地域整備局街路課
担当課長名 松谷 春敏

事業の概要

事業名	京阪電鉄京阪本線連続立体交差事業 (香里園駅～枚方公園駅付近)	事業区分	街路	事業主体	大阪府
起終点	大阪府寝屋川市幸町～枚方市岡南町	延長	5.5km		
事業概要					
<p>本事業は、京阪電鉄京阪本線の香里園駅～枚方公園駅付近の約5.5kmにおいて鉄道を立体化することにより、21箇所の踏切（うち開かずの踏切20箇所）を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。</p>					
事業の目的、必要性					
<p>本事業区間は、香里園駅から枚方公園駅付近に位置し、区間内にある踏切21箇所のうち、20箇所が開かずの踏切である。また、（都）中振交野線などの幹線道路と交差しているが、未整備であり、道路ネットワーク形成上の課題となっている。そのような状況から、交通渋滞や地域分断解消のための抜本的な対策が求められている。本事業では、当該区間を立体化し、円滑な道路交通の確保、一体的なまちづくり、踏切事故の解消を図るものである。併せて（都）中振交野線の整備や香里園駅の駅前整備等を実施し、交通結節点機能の強化とともに、香里園駅東地区市街地再開発事業等による都市機能と土地利用の更新を進め、地域の活性化を図るものである。</p>					
全体事業費	900億円	踏切交通遮断量	301,800 台時/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見
寝屋川市・枚方市においても、木屋道踏切・三和踏切付近で渋滞が慢性化し、住宅地にも影響を及ぼしていることから、踏切による渋滞の解消が図れると共に、踏切部の交通事故防止に寄与するため、本事業を要望している。

事業採択の前提条件
費用が便益を上回っている
円滑な事業執行の環境が整っている

事業評価結果

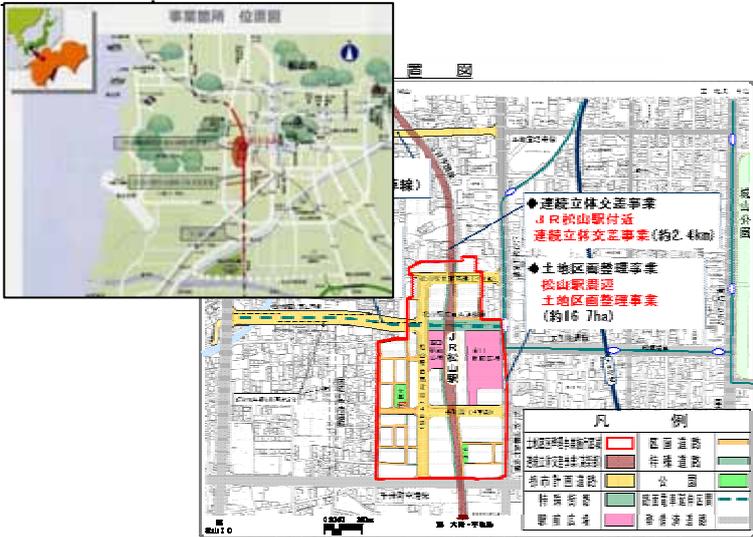
費用対便益	B/C	1.7	総費用：519億円 （事業費：519億円 維持管理費：0.38億円）	総便益：905億円 （移動時間短縮便益：870億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：12億円）	基準年 平成19年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.9 (交通量 +10%)	B/C=1.6 (交通量 -10%)		
		事業費変動	B/C=1.6 (事業費 +10%)	B/C=2.0 (事業費 -10%)		
事業期間変動		B/C=1.7 (事業期間 +20%)	B/C=1.9 (事業期間 -20%)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策		21箇所の踏切における渋滞の解消が図られる。 ・最大渋滞長：330m ・踏切交通遮断量（車両）：約30万台時/日 ・踏切交通遮断量（歩行者・自転車）：54万台・人時/日 ・ピーク時遮断時間：53分/時（赤井堤防）		
		事故対策		踏切事故の解消が図られる。 ・当該連立区間で、平成18年度は5件の事故が発生（死亡1名 負傷4名） ・平成15年8月に大きな踏切事故が発生（死亡1名 負傷4名 列車脱線）		
	社会全体への影響	歩行空間		歩行者及び自転車の踏切交通遮断量は約54万人・台/日と多く、東西間の歩行者や自転車交通を分断しており、踏切除却、駅部立体化により、歩行者及び自転車交通の利便性、安全性の向上が図られる。		
		住民生活		拠点としての機能を高めるため、未整備である駅前広場の整備を行うことにより、現在狭隘なスペースで利用されているバス、タクシー、自家用車などの交通利便性が向上し、交通結節点機能の強化が図られる。乗降客数(香里園64千人,光善寺23千人,枚方公園30千人)		
		地域経済		歩行者・自転車等の区内回遊動線の整備が可能となり、商業の活性化が期待できる。		
		災害		木造密集市街地が多く、連立側道を利用した、消防活動困難地への迅速なアクセスが可能となる。		
環境			交通渋滞の解消により、CO2排出量の削減が期待できる。			
地域社会		踏切21箇所（うち開かずの踏切20箇所）を除却することにより、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。また、交通結節点機能の強化、商業地域の活性化など、地域社会への貢献が期待できる。				
事業実施環境		当該区間の両側は既に立体交差化されており、地元市から当該区間の立体交差化を求める要望がある。				

採択の理由

費用便益が1.7と便益が費用を上回っており、着工準備採択の前提条件が確認できる。また、20箇所の開かずの踏切を除却することにより、交通渋滞や踏切事故の解消等が図られ、事業の必要性・効果は高いと判断される。以上により本事業を採択した

総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

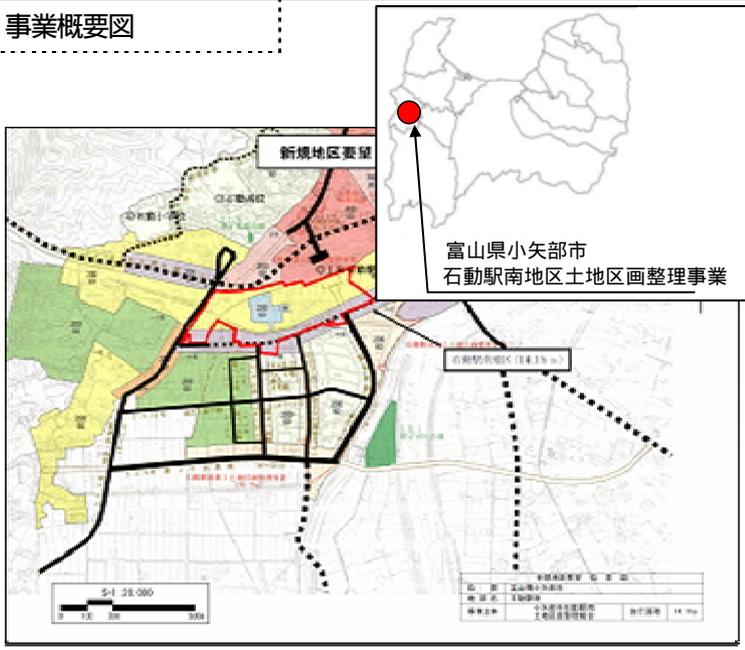
平成20年度新規箇所 評価結果

事業名	松山駅周辺土地区画整理事業	都市名	愛媛県松山市			
施行者	松山市	施行面積	16.7ha			
事業概要	<p>J R松山駅周辺地区は、空港や港と並ぶ広域交通の結節拠点として、また、松山城と松山総合公園も至近距離にあるという恵まれた都心居住地区にあることから、県都の陸の玄関口にふさわしい広域交流拠点として整備を図るため、愛媛県が事業主体となるJ R予讃線の鉄道高架事業と一体的に、松山市が土地区画整理事業及び関連街路事業の計画を進めている。</p>					
目的・必要性	<p>松山駅付近の鉄道高架は、8箇所の踏切が除却されることによる交通渋滞の解消、鉄道により分断されていた東西の街の一体化、高架下空間の公共・公益施設整備、またJ R基地跡地を活用した拠点整備など、松山広域都市圏の発展に大きく寄与することから本市交通環境整備が重要課題であり、駅周辺地区においては連続立体交差事業と一体となった市街地整備事業の早期実現を推進する必要がある。</p>					
費用便益比	B / C	総便益	250億円	総費用	132億円	基準年
	1.9	走行時間短縮便益：243億円 走行費用減少便益：5.8億円 交通事故減少便益：1.7億円		事業費：130億円 維持管理費：2.0億円	平成19年	
事業の効果等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地の活性化（J R車両・貨物基地等を含めた土地の整序等により、土地の有効利用が促進） ・ 都市圏の交通円滑化（東西軸をなす幹線道路の整備等） ・ 道路の防災対策・危機管理の充実（幅員2m～5mの道路による消火活動が困難な地区が解消される） 						
関係する地方公共団体等の意見 <p>県都の陸の玄関口に相応しい整備が行われる必要があり、本事業の実施により、都市基盤施設の面的整備や、交通結節機能の強化等を図り、「県都の顔」としての整備が期待されている。県においても、J R松山駅付近連続立体交差事業を施行する計画であり、本事業とは不可分の事業であることから、両事業が一体となった整備が不可欠である。</p>						
事業概要図 				採択の理由 <p>費用便益比が1.9であり、事業採択の前提条件である投資効果が確認できること、また、当該事業は、連続立体交差事業と一体の市街地の整備が望まれるものであり、短期間で集中的に施行する必要がある事業である。</p> <p>以上により、本事業を採択するものである。</p>		

平成20年度新規箇所 評価結果

事業名	西袋上馬場土地区画整理事業		都市名	埼玉県八潮市	
施行者	八潮市		施行面積	39.0ha	
事業概要	<p>本地区は、東武伊勢崎線草加駅から南東約2km、つくばエクスプレス八潮駅から北西約2kmに位置し、地理的条件に恵まれていることから、道路状況が悪いにもかかわらず、既存道路に接して小規模な宅地開発が進み、無秩序な市街地の形成をなしている。</p> <p>今後、更なる住環境の悪化が懸念されることから、本事業により公共施設の整備を行い、土地利用の純化を図り、良好な住環境を有する市街地の造成を図る。</p>				
目的・必要性	<p>本地区は、多くの道路が6m未満であるとともに、無秩序な市街化が進み、また、老朽化した木造住宅が多く存在する等、劣悪した住環境である。よって、県南東部の主要幹線道路である都市計画道路草加三郷線や公園等の公共施設整備等により、無秩序な市街化や消防活動困難地区の解消を図り、安全で良好な住環境の早期整備を行う必要がある。</p>				
費用便益比	B/C	総便益	61億円	総費用	30億円
	2.0	走行時間短縮便益：53億円 走行費用減少便益：6.2億円 交通事故減少便益：1.4億円		事業費：29億円 維持管理費：0.66億円	基準年 平成19年
事業の効果等 <ul style="list-style-type: none"> ・都市圏の交通円滑化の推進（現道(主要地方道松戸草加線)の混雑解消（旅行速度 19.7→35.8km/h）） ・良好な環境の保全・形成（地区計画（平成15年10月決定）等による宅地側の良好な環境の形成） ・道路の防災対策・危機管理の充実（幅員6m以上の道路がないため消火活動が困難な地区が存在する。消火活動困難地区の解消。（12.1ha→0.0ha）） 					
関係する地方公共団体等の意見 <p>（都）草加三郷線を、県南東部の主要幹線道路である主要地方道松戸草加線のバイパスとして、他事業と一体的に整備することにより、県内の主要交通網を形成し、道路交通網の円滑化及び渋滞の解消を図る。よって、本事業の早急な整備が必要である。</p>					
事業概要図			採択の理由		
			費用便益比が2.0であり、事業採択の前提条件である投資効果が確認できること、また、当該事業により、他事業と一体的となって都市計画道路が整備され、交通渋滞の解消が図られることから、短期間で集中的に施行する必要がある事業である。 <p>以上により、本事業を採択するものである。</p>		

平成20年度新規箇所 評価結果

事業名	石動駅南土地区画整理事業		都市名	富山県小矢部市	
施行者	小矢部市石動駅南土地区画整理組合		施行面積	14.1ha	
事業概要	<p>本地区は駅周辺といった土地の利便性があるにもかかわらず道路等の公共施設が未整備のため市街化が遅れている。このため、小矢部市の新たな顔、玄関口を整備し土地区画整理事業による面整備事業を行うことにより、多様な市民ニーズに応えられる沿道サービスゾーンと、良好な居住ゾーンを有する健全で活力のある市街地整備を図る。</p>				
目的・必要性	<p>土地区画整理事業により街区・基盤整備を行い駅周辺における良好な土地利用を促進させるとともに、石動駅南において、駅前広場及び周辺道路整備を行うことにより、石動駅へのアクセス性が向上し、交通結節点の強化が図られる。</p>				
費用便益比	B / C	総便益	41億円	総費用	19億円
	2.1	走行時間短縮便益： 38億円 走行費用減少便益： 2.3億円 交通事故減少便益： 0.23億円		事業費： 19億円 維持管理費： 0.13億円	基準年 平成19年
事業の効果等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地の活性化（小矢部市唯一の駅である JR 石動駅隣接地区の整備により都市拠点の機能を強化（駅前広場の整備 2,660㎡ 5,760㎡）） ・ 安全な生活環境の確保（地区内の歩道整備による安全性の向上。（歩道整備率 30.4% 100%）） ・ 都市圏交通円滑化の推進（駅北口広場周辺道路の混雑緩和。（交通混雑度 1.36 1.12）） ・ 地域・都市の基盤の形成（幹線道路・区画道路等の整備） 					
関係する地方公共団体等の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・ 本地区は、小矢部市都市計画マスタープランにおいて、まちづくり推進地区に設定されており官民協働でのまちづくりをすすめたい。 					
事業概要図 			採択の理由 <p>費用便益比が2.1であり、事業採択の前提条件である投資効果が確認できること、また、当該事業により駅前広場及び周辺道路整備を行い、駅へのアクセス性を向上させることによる交通結節点・都市拠点機能の強化、通学路の歩道整備による安全性の向上を図るものであり、短期間で集中的に施行する必要がある事業である。</p> <p>以上により、本事業を採択するものである。</p>		

平成20年度 新規事業採択時評価結果【住宅市街地盤整備事業】

担当課：近畿地方整備局建政部住宅整備課 担当課長名：椎名 大介

事業名	J R 高槻駅北東土地区画整理地区 (都市計画道路古曽部西冠線 (街路))	
事業主体	高槻市	
①事業の概要		
事業概要	都市計画道路 古曽部西冠線 事業延長L=122m、幅員W=18m ・本路線はJ R 高槻駅前に存する本地区と主要地方道西京高槻線を連絡する道路であり、現道の拡幅等を行う。 総事業費 7.6 億円	
事業の目的・必要性	現道は幅員4.0mの原付・軽車両を除く車両通行止めの箇所であり、本地区から主要地方道西京高槻線へ連絡する道路は混雑が激しい都市計画道路高槻駅前線のみ状況である。 本地区は都市再生緊急整備地域に指定され、工場跡地を利用した集合住宅の建設等が行われることとされており、今後新たな交通需要が発生するため、本路線を整備することにより、混雑緩和を図ることが必要である。	
事業概要図		
②事業評価結果		
B/C	1.8	
貨幣換算した 便益：B	13.4 億円 〈内訳等〉 走行時間短縮便益 12.8 億円 走行費用減少便益 0.62 億円 交通事故減少便益 0.02 億円	
費用：C	7.3 億円 〈内訳等〉 事業費 7.3 億円 維持管理費 0.01 億円	
貨幣換算が困難な効果等による評価	歩車分離及びバリアフリー化によってJ R 高槻駅周辺において良好な歩行者空間が確保される。	
③採択の理由	費用便益比が1.8と便益が費用を上回っていることから事業採択の前提条件を確認できる。 また、本路線の整備により集合住宅の建設等が行われる本地区の周辺において、交通の円滑化、歩行者・自転車利用等の安全の確保等が図られることから、本地区における住宅の供給が促進されるものと判断できる。 以上より、本事業を採択した。	

平成20年度 新規事業採択時評価結果【住宅市街地基盤整備事業】

担当課：関東地方整備局建政部住宅整備課 担当課長名：高木直人

事業名	岩瀬土地区画整理地区（主要地方道羽生外野栗橋線（地方道））	
事業主体	埼玉県	
①事業の概要		
事業概要	<p>主要地方道 羽生外野栗橋線 事業延長 L=1,880m、幅員 W=16m</p> <p>・本路線は、羽生市都市計画道路北部幹線の一部を構成しており、国道122号と現道とをバイパスする市の東西方向の主要な道路である。このうち本区間は羽生市桑崎から羽生市北に至る道路であり、鉄道との立体交差等の整備を行う。</p>	
	総事業費	13億円
事業の目的・必要性	<p>現道は、駅直近に踏切が存在し、また、市の中心市街地を縦断しているため、朝夕のラッシュ時を中心に慢性的に渋滞が生じている路線であり、本区間の整備により、混雑解消を図るものである。</p>	
事業概要図		
②事業評価結果		
B/C	1.3	
貨幣換算した 便益：B	<p>30億円</p> <p>〈内訳等〉 走行時間短縮便益 26億円 交通事故減少便益 1.5億円 走行費用減少便益 2.5億円</p>	
費用：C	<p>24億円</p> <p>〈内訳等〉 事業費 22億円 維持管理費 1.7億円</p>	
貨幣換算が困難な 効果等による評価	<p>羽生市中心市街地や羽生市北部等に多数存在する大規模工場と区画整理事業区域間の移動が円滑化する。</p>	
③採択の理由	<p>費用便益費が1.3と便益が費用を上回っており、事業採択の前条件が確認できる。</p> <p>また、当該路線を整備することにより、鉄道による東西の交通分断を解消し混雑を緩和できるのに加え、岩瀬土地区画整理地区から羽生市中心市街地や北部等に多数存在する大規模工場への移動が円滑化され、当該地区における宅地供給の促進に寄与するものと判断できる。</p> <p>以上より、本事業を採択した。</p>	

平成20年度 新規事業採択時評価結果【住宅市街地盤整備事業】

担当課：関東地方整備局建政部住宅整備課 担当課長名：高木 直人

事業名	小田急相模原駅北口B地区（都市計画道路 相模原二ツ塚線（街路））	
事業主体	神奈川県	
①事業の概要		
事業概要	都市計画道路 相模原二ツ塚線 事業延長 L=800m、幅員 W=15m ・本路線は、小田急小田原線に沿って走る県道51号（町田厚木）と県道50号（座間大和）を結ぶ路線のうち（都）町田南大野線～（都）淵野辺駅鹿沼線に至る区間であり、道路改築及び電線共同溝の整備を行う。	
	総事業費	9.0 億円
事業の目的・必要性	本地区は市街地再開発事業による住宅供給等が行われる地域である。本路線は、地震防災対策特別措置法に基づく避難路に位置づけられており、本地区から広域避難場所への避難経路となるが、現況幅員が狭小で車両のすれ違いが困難なため、現道の拡幅等により渋滞緩和及び交通安全対策を図る。	
事業概要図		
②事業評価結果		
B/C	1.8	
貨幣換算した 便益：B	192 億円 〈内訳等〉 走行時間短縮便益 184 億円、走行費用減少便益 8.4 億円 交通事故減少便益 0.00 億円	
費用：C	106 億円 〈内訳等〉 事業費 106 億円、維持管理費 0.79 億円	
貨幣換算が困難な効果等による評価	本路線は、地震等の災害時において広域避難場所へ避難する道路であり、防災上必要不可欠な路線である。	
③採択の理由	費用便益費が1.8と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。また本路線の整備により、本地区から地区外の主要な道路である県道50号（座間大和）、災害時の広域避難場所等への円滑かつ安全なアクセスが可能となることから、住宅供給が促進されるものと判断できる。 以上より、本事業を採択した。	